

02.08.2019

mesa 1

10h30 - 12h00

**direito
à mobilidade**

coordenação
Eduardo Vasconcelos
mediação
Ailton Brasiliense

II FÓRUM NACIONAL BRCIDADES, por um projeto para as cidades do Brasil, São Paulo, Agosto de 2019

Mesa 1- Direito à mobilidade (Eduardo A. Vasconcellos)+

1.Contexto histórico

Uma das discussões mais importantes sobre a vida nas cidades dos países em desenvolvimento é aquela relativa ao transporte cotidiano das pessoas. No Brasil, pelo elevado número de cidades de todas as dimensões há muitas formas de deslocamento disponíveis, principalmente a mais natural de todas – a caminhada – e, com menos intensidade, o uso da bicicleta. No tocante ao transporte motorizado rotineiro nas cidades o país tem grandes sistemas de transporte coletivo por ônibus. Devido às suas dimensões continentais, o ônibus também exerceu papel essencial nas ligações entre regiões desde a década de 1940. A partir da década de 1960 aumentou muito a frota de automóveis e, após os anos 1990, a de motocicletas.

No caso específico do transporte coletivo, ao contrário dos vizinhos latino-americanos – bem como da maioria dos países em desenvolvimento da Ásia e África – o Brasil adotou, primeiro de forma limitada na década de 1920 em São Paulo e a partir da década de 1960 em muitas cidades um modelo regulamentado mais abrangente de prestação de serviços, por meio do qual o Estado define as condições desejadas – tipo de veículo, rotas, frequência, tarifa – e o setor privado faz a operação (com algumas exceções), sendo então controlado pelo setor público. Com a crescente urbanização do país após a II guerra mundial e com a implantação da indústria automobilística a partir de 1956, o sistema de transporte no país tornou-se cada vez mais motorizado, seja com o uso dos ônibus seja com o uso dos automóveis (e, mais recentemente, de motocicletas). A demanda por transporte público aumentou muito, situando-se entre as maiores do mundo – alcançando, em 2011, cerca de 62 bilhões de deslocamentos por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes (ANTP, 2012). Desta demanda 18,9 bilhões de viagens foram feitas em automóveis e motocicletas, e 17,7 bilhões de viagens foram atendidas por uma frota de 98 mil ônibus, mostrando as enormes dimensões do sistema.

No período de crescimento urbano mais intenso – décadas de 1960 a 1970 – aumentou a discussão sobre os problemas do transporte urbano, focada em dois eixos principais: o congestionamento crescente do trânsito e a precariedade dos serviços de transporte público. Neste período intensificaram-se os planos e ações para melhorar o transporte público, tendo-se iniciado os primeiros projetos de integração de redes de ônibus e de construção de corredores de ônibus. A primeira experiência com corredores ocorreu em Curitiba, a partir de 1974, tendo-se seguido ações em outras cidades, principalmente Porto Alegre e São Paulo. O sucesso do projeto de Curitiba transformou-o em caso mundial, mencionado em toda a literatura internacional e inspirando projetos semelhantes em outros países. No tocante ao transporte individual, o Estado fez investimentos de grande monta na expansão do sistema viário, apoiando e incentivando o uso do automóvel, com vias 50% mais largas que o necessário para a circulação. Nas cidades a partir de 60 mil habitantes a largura extra das vias custou R\$ 300 bilhões para ser construída (valores atuais), passando a ser usada como estacionamento gratuito de automóveis. Especialmente a partir da década de 1990 o modelo entrou em crise. Do lado do transporte público a qualidade piorou e o custo para os usuários aumentou muito acima da inflação. Habitantes das periferias urbanas passaram a gastar muito tempo nos seus deslocamentos diários, em péssimas condições de conforto. Do lado do transporte individual, o crescimento dos congestionamentos começou a afetar a velocidade da circulação, o que ocasionou também prejuízos para o transporte público. Por outro lado a baixa qualidade dos veículos e dos combustíveis no Brasil gerou uma grande contaminação do ar nas maiores cidades, com situações críticas verificadas na Região Metropolitana de São Paulo. A insegurança no trânsito atingiu um nível muito elevado de mortos e feridos: em 2016, nas cidades com mais de 60 mil habitantes, houve 700 mil vítimas feridas em acidentes e 24 mil mortes, resultando em um custo R\$ 130 bilhões para a sociedade e colocando o Brasil dentre os piores casos dentre os países em

desenvolvimento (ANTP, 2016). O modelo de mobilidade implantado revelou-se altamente prejudicial à maioria da população

Uma análise da política pública adotada deve ser feita considerando as seguintes dimensões:

- Institucional: como o poder de decisão sobre a mobilidade esteve distribuído durante o período estudado e quais eram os recursos técnicos, administrativos e humanos disponíveis;
- Política urbana: como ocorreu a expansão descontrolada das cidades no Brasil, alocando pessoas longe das áreas centrais e gerando grandes dificuldades para elas terem acesso ao emprego, à escola, às compras e aos serviços públicos.
- Legal: quais as leis e instrumentos legais associados deram apoio jurídico às decisões tomadas;
- Política: quais os agentes que interferiam ou moldaram os processos, quais eram seus interesses, qual era o seu poder de ação ou de influência e quais eram os recursos de que dispunham para agir;
- Econômico-Financeira: natureza e aplicação dos recursos econômicos; forma de transporte ou grupos de usuários beneficiados ou prejudicados;
- Técnica: qual era a natureza técnica (ou tecnológica) das decisões tomadas sobre a organização e a gestão da mobilidade;
- Social/Ambiental: quais foram os impactos sociais, econômicos e ambientais do modelo de mobilidade gerado a partir das decisões tomadas e das ações implantadas, e como eles foram distribuídos entre os participantes e os grupos que sofreram os impactos;

2. Como as políticas trataram os distintos grupos sociais e papéis no trânsito

A análise das várias políticas adotadas pode ser feita também de acordo com os seus impactos nos vários grupos sociais e nos vários papéis que as pessoas desempenham no trânsito.

Do ponto de vista dos grupos sociais o impacto das políticas privilegiou claramente os estratos de renda média e alta, que ao longo do período analisado corresponderam a uma minoria dentre os brasileiros. A construção do espaço do automóvel foi na realidade a construção do espaço das classes médias, que utilizaram o automóvel de forma crescente. O processo de privatização das relações sociais foi um dos fatores que incentivaram o uso mais freqüente dos automóveis: a criação de novas classes médias com a concentração de renda levou à substituição do ensino público pelo privado, da saúde pública pela privada, do lazer público pelo privado e do comércio de rua pelo comércio de grandes centros especiais. Esta mudança no uso do espaço tornou o uso do automóvel um bem essencial para as novas classes médias, para garantir a sua reprodução social e econômica, pois seria impossível fazer os deslocamentos necessários por meio do transporte público: nasciam, assim, as “cidades da classe média”, inseridas dentro das áreas urbanas das grandes cidades, onde o espaço viário foi desenhado para o uso do automóvel (Vasconcellos, 1999), gerando uma simbiose das pessoas e os veículos individuais. Esta mudança foi também permanentemente incentivada e apoiada pelos formuladores e operadores das políticas públicas, eles próprios, em sua maioria, pertencentes aos estratos de renda mais alta.

Quando as políticas são analisadas frente aos papéis que as pessoas desempenham no trânsito e que têm íntima relação com suas condições sociais, políticas e econômicas é possível chegar a conclusões muito importantes.

Os papéis mais simples, que são desempenhados com meios naturais como a caminhada ou por um meio mecânico simples como a bicicleta foram ignorados pelas políticas na maior parte do período analisado. A ausência quase absoluta deles nas propostas efetivas mostra que eles nunca foram considerados como legítimas formas de mobilidade, que

pudessem merecer sua inclusão nas propostas. É como se estes papéis fossem invisíveis, representando atividades e pessoas dispensáveis no rol de interesses do Estado.

Os papéis que requerem o uso de veículos motorizados tiveram atenção específica, mas em graus distintos de prioridade. No início da industrialização e da urbanização acelerada, dois destes papéis foram considerados: o usuário de transporte público e o usuário de automóvel. Sua presença nas políticas foi intensa, abrangente e permanente, criando uma “polarização” na prática. Nos momentos em que estas duas formas de deslocamento motorizado apareceram juntas nos textos das políticas, o transporte público foi invariavelmente mencionado como prioritário. Mas nada ficou mais longe da realidade do que esta afirmação meramente retórica.

Na fase mais recente da política – a partir da década de 1990 – outro modo privado motorizado passou a fazer parte das propostas: a motocicleta. Ela entrou na condição de vitoriosa, protegida e incentiva em vários momentos.

Isto nos permite resumir as condições sob as quais os usuários dos modos de transporte tiveram suas necessidades de mobilidade tratadas pelo poder público:

Pedestres e ciclistas: mobilidade desprezada

Todas as pessoas que saem às ruas são pedestres por algum tempo. Em países como o Brasil, a maioria das pessoas é pedestre na maior parte do tempo. Na Região Metropolitana de São Paulo, eram feitas diariamente, em 2017, 13,3 milhões de deslocamentos a pé (31.8% de todos os deslocamentos) (Metrô de São Paulo, 2017). No entanto, em toda a história da política de mobilidade no Brasil, o andar pelas ruas foi totalmente ignorado como forma de transporte.

As pessoas que caminham ou usam bicicleta foram atores “invisíveis” no trânsito. Nunca fizeram parte das políticas oficiais e ocuparam seu espaço de forma autônoma. A negação da importância do caminhar começa com a definição legal de que a construção e a manutenção das calçadas são responsabilidade do dono do lote. Isto significa que a calçada nunca foi vista como parte do sistema de circulação, posição que só começaria a mudar com o código de trânsito de 1997. A responsabilização do proprietário, aliada à precariedade da fiscalização, levou à constituição de um sistema de calçadas muito precário na sua qualidade e continuidade e com um grande número de vias sem qualquer tipo de calçada para os pedestres. Nas vias com declive, a abertura de entradas para os veículos transformou as calçadas em escadarias irregulares, desconfortáveis e perigosas.

Usuários de transporte coletivo: mobilidade atendida, mas precária

A mobilidade por meio do transporte coletivo em ônibus foi atendida em condições mínimas de eficiência porque a presença das pessoas nos locais de trabalho sempre foi essencial para o desenvolvimento econômico. O sistema organizou-se de forma a entregar as pessoas no seu local de trabalho todos os dias e levá-las de volta para casa no final da jornada. Isto ocorreu em todas as regiões urbanas do país, independente do nível de desenvolvimento econômico. É importante ressaltar este aspecto que parece elementar porque até hoje existem muitas sociedades nas quais nem isto ocorre, como é o caso da África. Este foi um fenômeno mecanizado, necessário ao processo de produção e de acumulação, não representando nenhuma relação orgânica que poderia derivar da importância política dos usuários do transporte coletivo – que sempre foi extremamente limitada. Ao contrário das políticas relacionadas ao transporte individual, aquelas relacionadas ao transporte público caracterizaram-se pelo “esforço mínimo”, de realizar apenas as ações que eram essenciais para o funcionamento cotidiano dos serviços. E, como em muitas esferas da sociedade brasileira, acabaram imersas em mitos e em justificativas para atenuar o sofrimento e a privação – como no caso de ditos populares sobre “a vida é assim mesmo”, “graças a Deus temos pelo menos um ônibus que nos leva ao trabalho”.

A mobilidade dos usuários dos trens urbanos foi tratada pessimamente nas décadas iniciais da urbanização, o que originou os grandes protestos na década de 1970, inclusive violentos, que terminaram por obrigar o governo ditatorial a organizar mudanças

importantes nos serviços de trens do Rio de Janeiro. A história da “Central do Brasil” no Rio de Janeiro é uma história cruelmente real da incúria e da falta de respeito que tanto caracteriza nossa sociedade quando se trata das pessoas mais pobres e despossuídas. Os usuários de transporte coletivo por trilhos só vieram a ser respeitados com a criação do metrô de São Paulo, que pela primeira vez no país ofereceu um serviço de alta qualidade a partir de 1974, avaliado muito positivamente pelos usuários na maior parte das pesquisas. Apenas a partir meados da década de 1990 vários sistemas de trilhos melhoraram suas condições de conforto e segurança.

Motociclistas: mobilidade apoiada e forjada

Como o uso da motocicleta era insignificante até a década de 1990, os interesses dos seus usuários só passaram a contar politicamente quando foi tomada a decisão de massificar a propriedade deste veículo. As decisões principais foram tomadas na década de 1990. No processo de aprovação do código de trânsito de 1997 o governo FHC vetou a proposta de proibição de circulação de motocicletas entre filas de veículos, por pressão da indústria de motocicletas. A partir deste evento os primeiros usuários em larga escala da motocicleta no Brasil – os “motoboys” – abriram o novo espaço entre os veículos por meio de um comportamento intimidador dos motoristas dos demais veículos. Frente à leniência da fiscalização do artigo do CTB que proíbe a circulação a menos de 1,2 metros do outro veículo, à ausência de processos adequados de educação e preparação dos motociclistas e ao desrespeito generalizado os usuários de motocicleta forjaram a sua mobilidade em condições altamente perigosas. Este comportamento juntou-se à falta de preparo dos demais usuários das vias para viver com a motocicleta e com a permissão de que elas circulassem junto a veículos grandes em alta velocidade, levando ao maior desastre social da história do trânsito no Brasil: no período entre 1996 e 2000 foram registradas 73 mil mortes de motociclistas e no período entre 2000 e 2011 foram pagas indenizações de morte a 153 mil usuários de motocicleta, assim como 534 mil indenizações por invalidez.

Automobilistas: mobilidade protegida e adulada

Os usuários de automóvel entraram na cena do trânsito no Brasil alguns anos depois da implantação da indústria automobilística nacional, na década de 1960. O crescimento acelerado da frota de automóveis nas mãos dos grupos sociais de maior renda e poder de influência causou enorme impacto nas políticas de transporte, no sentido de moldá-las para adaptar as cidades ao uso do automóvel. (Vasconcellos, 1999). A prioridade dada ao transporte individual por automóvel permaneceu intacta em todo o período entre 1970 e os dias atuais. Isto decorre de vários fatores políticos e econômicos, mas dentre eles devem ser ressaltados especialmente dois: o grande poder ideológico e de influência das classes médias dependentes do automóvel e a relevância econômica da indústria, tanto para a movimentação da economia quanto para a arrecadação de impostos pelo governo. Na prática, o Estado tornou-se sócio e refém da indústria: em 2009, ele recebeu R\$ 37,8 bilhões em tributos (IPI, ICMS, PIS, Cofins) (Anfavea, 2010).

Usuários de táxis: mobilidade cortejada

Os proprietários de táxis há muito tempo recebem apoio e subsídios do governo. É muito antiga a legislação que protege os proprietários individuais e lhes dá isenção de impostos e taxas. Nas grandes cidades, os subsídios são capturados pelos grupos sociais de renda mais alta, que podem pagar os preços. No caso de São Paulo, os subsídios anuais de R\$ 250 milhões são apropriados em 90% dos casos pelos dois grupos sociais do alto da escala de renda, cujos domicílios têm automóvel. Esta postura persiste apesar dos táxis servirem a uma quantidade muito pequena de deslocamentos diários. Isto ocorre porque seus condutores têm enorme potencial político, derivado do fato de que entram em contato direto e privativo com seus clientes. Assim, os taxistas têm grande poder de influência sobre a parte da opinião pública relacionada aos grupos sociais de renda mais alta. São, por isto, cortejados e apoiados pela classe política local.

3. Perspectivas de mudança nas políticas

As perspectivas para o futuro de transporte urbano equitativo no Brasil não são promissoras, por vários motivos (Vasconcellos, 2013).

O primeiro deles é a constituição física do ambiente de trânsito formado no Brasil nas últimas seis décadas. A expansão descontrolada das cidades, com baixa densidade de ocupação, criou um espaço de longas distâncias, que depende do automóvel para ser usufruído na totalidade, torna caro o transporte público de qualidade e limita a caminhada e o uso da bicicleta.

O segundo fator relevante é o político: as elites políticas e econômicas do Brasil já optaram pelo modelo de desenvolvimento via motorização privada da sociedade (automóveis e motocicletas), agregando enormes interesses econômicos e políticos difíceis de contrapor. Mesmo as forças históricas de esquerda, com intensa agenda de defesa do transporte público no período entre 1960 e 2000, aderiram ao projeto neoliberal e relegaram o transporte público a uma posição totalmente secundária na agenda federal. Na prática, o governo é sócio e refém da indústria automobilística. No caso da motocicleta, o governo a vê como geradora de empregos e de “liberdade” para os mais pobres que não podem ter automóvel e o fato do processo ter causado a morte ou a deficiência física permanente de um milhão de pessoas não é considerado um problema central. A opção da elite brasileira pela motorização privada da sociedade está decidida e não tem retorno previsível no médio prazo. Na prática, mais de 50% dos domicílios no Brasil já têm automóveis ou motocicletas, a demanda do transporte coletivo está diminuindo de forma continuada e usar as vias como pedestre ou ciclista permanece um ato difícil, desconfortável e perigoso.

Assim, qualquer tentativa de restringir o crescimento das indústrias de automóvel e de motocicleta encontrará forte oposição.

Não existe hoje no Brasil uma força ou uma coalizão de forças políticas com poder real sobre a agenda pública que deseje a mudança do modelo de mobilidade. O poder efetivo sobre as políticas está nas mãos de elites que se mostram satisfeitas com o modelo atual e pretendem aprofundá-lo. Isto coloca enormes barreiras para mudanças. Os grupos e redes sociais que vêm propondo uma revisão deste modelo desde a década de 1980 ainda não tiveram acesso ao poder real. Isto mostra que uma mudança nas condições atuais só poderá ocorrer se um grande movimento se organizar fora do sistema político tradicional e servir como fonte externa permanente de pressão.

O terceiro fator, mais recente, é a alta probabilidade de uma disponibilidade farta de petróleo a partir das descobertas das reservas do pré-sal. Se isto ocorrer as pressões para economizar energia serão muito menores e a garantia da sustentabilidade operacional do transporte individual estará assegurada (como complemento ou substituto do etanol).

O processo de motorização privada da sociedade brasileira vai prosseguir. A tendência nas cidades médias e grandes do país é clara, no sentido do aumento da participação do transporte individual, inclusive pelo uso de automóveis por aplicativos, à custa do transporte público, processo que atingiu inclusive a cidade de Curitiba (Vasconcellos, 2019). A dúvida é apenas qual será a divisão dos deslocamentos cotidianos por modo de transporte, dentro dos próximos dez anos. Na melhor das hipóteses, ele poderá estar mais ou menos próximo do europeu – que tem uma participação do transporte público de 20% dos deslocamentos

No caso específico do setor ferroviário de passageiros um aspecto muito importante é que a oportunidade de aumentar significativamente a oferta frente ao alto crescimento populacional já passou. O crescimento populacional nas grandes áreas urbanas do país – nas quais faz sentido ofertar transporte sobre trilhos – já arrefeceu e tende a ser meramente vegetativo daqui para frente. Portanto, com a exceção das maiores aglomerações como São Paulo e Rio de Janeiro não haverá mais justificativa para ofertar grandes sistemas de trilhos. Ademais, em muitos casos o desenvolvimento urbano no período de crescimento populacional ocorreu longe dos sistemas sobre trilhos, tornando-os irreversivelmente ociosos em muitos casos.

4. Quais são as possibilidades de mudança deste sistema de mobilidade?

A seguir estão resumidos exemplos apenas de ações estruturais, de alcance profundo e longo, uma vez que as propostas mais localizadas e “técnicas” podem ser encontradas em abundância na literatura que discute mobilidade e sustentabilidade.

A questão ambiental continuará gerando pressões para que os impactos ambientais e sociais do sistema de transporte sejam repensados e reduzidos. O movimento ambientalista internacional poderá aumentar a sua influência no Brasil e os próprios brasileiros que abraçam a causa poderão ter mais condições de influenciar a agenda e as políticas de transporte. Há indícios de que parte das classes médias urbanas que foram tornadas dependentes do automóvel percebe a necessidade de mudanças no modelo de mobilidade e pode estar aberta para discutí-las de forma menos ideológica ou emocional. Neste quadro, a implantação de algumas formas de restrição ao uso socialmente indesejado do automóvel podem ser aceitas. A “Lei da mobilidade urbana” sancionada em 2012 incluiu várias formas de restrição do uso de modos de transporte, inclusive pelo pagamento pelo uso da infraestrutura viária. No entanto, nenhuma mudança estrutural pode ser esperada se não for feito um esforço amplo para revelar os mitos que cercam o tema e colocar a análise em um nível elevado de discussão. Neste caso, a formação de alianças internacionais é também muito importante, pois há grande quantidade de informações de qualidade para compartilhar. Adicionalmente, estão surgindo novas formas de energia, que emitem quantidades menores de poluentes e que podem ser usadas nos veículos motorizados do Brasil, especialmente nos ônibus a diesel.

Em segundo lugar, está o reforço do poder da sociedade, por meio de organizações independentes do mundo político tradicional. As propostas de mudança precisam sair de organizações civis assessoradas por especialistas, que produzam reflexões novas, revelem os mitos que estão por trás de várias formas de apoio injustificado ao transporte individual e promovam um intenso e permanente debate. Apenas com o exercício do constrangimento ético e da publicação de críticas fundamentadas às ações historicamente empreendidas é que será possível interferir na agenda tradicional. Um caso relevante se refere aos subsídios dados à compra e ao uso dos automóveis, que deve ser esclarecido e combatido, especialmente em relação à redução de impostos para os automóveis e à gratuidade para estacionar nas vias públicas, que no caso de São Paulo representa um subsídio oculto de R\$ 5 bilhões ao ano (Vasconcellos, 2019).

Uma das formas mais promissoras de contornar estas barreiras é reforçar a atuação do Ministério Público (MP) na defesa da qualidade e da segurança na mobilidade. O MP tem dado vários exemplos de como sua atuação pode interferir na agenda oficial. No campo do uso dos recursos públicos, o contingenciamento, em 2012, dos recursos federais do FUNSET para ações de segurança no trânsito resistiu a várias ações e pressões de entidades ligadas à área. O Ministério Público entrou com ação civil pública contra o governo federal para que liberasse os recursos contingenciados, que era visto como legal pelo governo federal. No campo do direito à segurança na circulação, a possibilidade de responsabilização de autoridades por atos que contribuam com a insegurança no trânsito pode ser promovida pelo MP, mas depende muito da ação da sociedade e dos que se sentem prejudicados por projetos inadequados de mobilidade. Ainda são poucos os cidadãos ou entidades que desenvolvem ações concretas de cobrança dos órgãos públicos em relação à segurança no trânsito. Uma das irregularidades mais comuns é a abertura ou a renovação de vias sem a devida sinalização, sob o argumento de que “o trânsito precisa andar”. O MP já barrou algumas destas ações, principalmente na via marginal do Tietê em São Paulo. No período entre 2010 e 2013 o MP no Estado de São Paulo instaurou 60 ações civis públicas relacionadas ao tema da segurança de trânsito.

A discussão sobre o tema da segurança no trânsito revela também que há um ator público relevante que está interessado em mudanças reais – o setor de saúde. Dentre as áreas de atuação do governo federal, a Saúde é a única que tem uma preocupação objetiva com o problema, pois os gastos do tratamento de feridos no trânsito e de doenças relacionadas à poluição veicular crescem exponencialmente, ameaçando a sobrevivência do sistema na sua forma atual. A tragédia do uso da motocicleta no Brasil a partir dos anos 90 deu um impulso adicional ao esforço de mudança.

Finalmente, é necessário lembrar que existem fatores estruturais que impactam a mobilidade e que estão fora do alcance das políticas públicas da área. Os principais

fatores são: a) a enorme disparidade dos rendimentos das famílias, que impede que grande quantidade de pessoas possa pagar a tarifa no transporte público; b) a grande diferença de escolaridade das pessoas, gerando o desconhecimento da natureza dos processos econômicos e políticos que condicionam nossas vidas e; c) a diferença no poder de exercer influência sobre as decisões do governo. Nossa democracia é nova, o conceito de cidadania é desconhecido pela maioria da população e a possibilidade de influenciar a agenda pública está nas mãos das elites e de partes da classe média. Apenas um processo intenso de elevação do nível educacional das pessoas e de aprofundamento da democracia fará com que todos possam ser cidadãos do mesmo nível e, ao desempenhar papéis distintos no trânsito, serem entendidos pelos demais como iguais. Enquanto estas disparidades não se reduzirem, permitindo um processo de discussão e decisão mais equitativo, as políticas de mobilidade continuarão produzindo desigualdades e gerando iniquidades.

Referências

ANFAVEA –Indústria Automobilística Brasileira, Anuário, 2012.

ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, SIMOB – Sistema de Informações da Mobilidade, 2012 e 2016.

Vasconcellos Eduardo A (1988): *Circular é preciso, viver não é preciso – a história do trânsito na cidade de São Paulo*, dissertação de mestrado, FLCH, USP.

Vasconcellos Eduardo A., *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*, Manole, São Paulo, 2013.

Vasconcellos Eduardo A. (2019) “Mobilidade urbana em Curitiba- os limites do sonho”, *Revista dos Transportes Públicos*, ano 41, 2019, 1º. Quadrimestre, pp 7-24.

Metrô de São Paulo, Pesquisa Origem-Destino 2017, RMSP, São Paulo.